



**Mémoire  
de Solidarité Saint-Henri**

---

Dans le cadre de la consultation publique sur le  
**Projet particulier visant à autoriser la construction  
d'un projet résidentiel sur le site situé au sud-ouest de l'intersection  
des rues De Courcelle et Saint-Jacques**

---

4 février 2009

## **Présentation de Solidarité Saint-Henri**

Solidarité Saint-Henri est la table de concertation locale des organismes communautaires du quartier Saint-Henri. Elle est active dans le Sud-Ouest depuis 1987 et sa mission principale est de favoriser les échanges afin de « tout mettre en œuvre localement pour lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, ainsi qu'améliorer la qualité de vie des citoyens du quartier.»

Le comité aménagement de Solidarité Saint-Henri est intervenu à plusieurs reprises ces dernières années pour s'assurer que les ménages à faible revenu du quartier Saint-Henri puissent se loger convenablement et que le développement y soit socialement acceptable et écologiquement responsable.

Solidarité St-Henri a récemment participé à la consultation concernant le projet Griffintown et est, en ce moment, impliqué, comme un des partenaires principaux, au sein de Mobilisation Turcot.

Une des dimensions importantes de la réflexion de ce regroupement est la relation entre nos modes de transport et leurs impacts sur la qualité de vie en milieu urbain et les risques pour la santé que représente le fait d'habiter à proximité de voies autoroutières à grande circulation. Le groupe a même choisi comme slogan, en assemblée publique, « Mobilisation Turcot - une question de santé ».

Ce mémoire résume les préoccupations exprimées par les membres de Solidarité Saint-Henri réunis en Assemblée générale le 15 janvier 2009.

Notre intervention concerne principalement les aspects suivants :

- Le processus de consultation
- L'inclusion des logements sociaux
- Les enjeux liés à la pollution routière et les risques pour la santé

### **1. Un projet d'envergure... une consultation minimale**

Cette consultation publique porte sur un projet majeur pour le secteur des Tanneries. En gestation depuis 2002, ce projet comporte plus de 200 unités de logements avec un budget de réalisation de plus de 30 millions de dollars. Il s'agit d'une construction imposante de six à huit étages contiguë à un quartier de triplex traditionnels.

Malgré l'importance de ce projet pour Saint-Henri et les résidants avoisinants, malgré les enjeux urbanistiques tel que le stationnement, la hauteur et le volume des constructions, les questions architecturales, et tous les enjeux concernant l'impact de la pollution routière sur la santé des résidants futurs, l'Arrondissement a pris la décision de limiter le temps de consultation à une seule soirée, incluant la présentation des modifications réglementaires, les demandes de clarification et les commentaires des citoyenNEs et autres intervenants du milieu.

De plus, les documents concernant ce projet ont été rendus publics seulement quelques jours avant la tenue de cette séance de consultation.

Le fait que les responsables du projet de l'OMHM et de la SHDM et les représentants de la Direction de l'habitation de la Ville de Montréal aient tenu plusieurs rencontres d'information informelles dans le quartier, ne peut pas, à notre avis, se substituer à une consultation publique complète, transparente et en profondeur

qui permettrait à tous de bien saisir les enjeux de ce développement important et de formuler des commentaires réfléchis.

**Recommandations :**

**Pour des projets d'envergure semblable, nous recommandons :**

**Que le processus de consultation se déroule en deux temps :**

- 1) une première séance d'information suivie d'une période de questions;**
- 2) une deuxième séance réservée à l'expression des commentaires du public. Cette séance devrait avoir lieu au moins deux semaines après la présentation publique du projet.**

**2. Un projet d'habitation qui ne répond pas aux besoins prioritaires de notre quartier**

Le premier de ces deux projets, à l'initiative de la SHDM, offrira un accès à la propriété privée aux ménages à revenu modeste; l'OMHM, pour sa part, mettra en location des logements pour une population ayant des revenus modestes, variant de 20 000 \$ à 40 000 \$ dépendant de la grandeur de l'appartement.

Par contre, en ce moment, aucun logement n'est destiné à une population à faible revenu, un segment important de la population de Saint-Henri, où, plus de 1 100 ménages consacrent plus de 50 % de leur revenu au loyer. Dans l'ensemble de l'Arrondissement, plus de 4 000 ménages se trouvent à assumer ce taux d'effort extrêmement douloureux, sans parler des 100 000 ménages montréalais qui vivent dans une situation semblable.

Tout en reconnaissant que le projet de l'OMHM, si approuvé, desservira des ménages à revenus modestes, nous croyons qu'un effort supplémentaire par les développeurs de ce projet est nécessaire pour répondre aux besoins criants des ménages à faible revenu du Sud-Ouest. Une telle modification assurera que l'esprit aussi bien que la lettre de la politique d'inclusion de la Ville de Montréal soient respectés.

**Recommandations:**

**Considérant qu'une grande partie de la population de Saint-Henri est constituée de ménages à faible revenu**

**Considérant l'importance de répondre prioritairement aux besoins de cette population locale et de favoriser son maintien sur le territoire de Saint-Henri. Solidarité Saint-Henri recommande**

- **que l'OMHM explore des solutions afin d'éviter que les ménages à faible revenu du quartier ne soit exclue du projet;**
- **qu'au moins vingt unités de logements subventionnées soient réservées aux ménages à faible revenu tout en s'assurant que les loyers de ces logements soient fixés à 25% de leurs revenus.**

### 3. De l'habitation à proximité d'une autoroute : des risques élevés pour la santé qui appellent des mesures d'atténuation

Malheureusement ce projet d'habitation est implanté dans une zone urbaine située à proximité d'une autoroute. Son implantation soulève des enjeux de santé publique non négligeables et nous rappelle les défis propres au développement immobilier dans les quartiers centraux de Montréal.

Pour relever ces défis, il faut être capable de faire face à plusieurs réalités en même temps : les besoins en logement pour des ménages à revenu modeste et faible, les difficultés de réaliser des projets (ex. insuffisance de budgets, rareté des terrains, périodes de développement très longues, etc.) ; mais aussi, il faut prendre en considération les risques réels sur la santé pour les personnes qui vont vivre aux abords de l'autoroute.

Il est clair que le transport est une source majeure de polluants (gaz à effet de serre, matières particulaires, métaux lourds et bruit) dans le milieu urbain avec des effets négatifs sur la santé, et ce, plus particulièrement pour les ménages vivants à proximité de voies à grande circulation comme l'autoroute 720 qui se trouve au nord du site en question.

Il faut essayer tous ensemble de trouver des façons d'atténuer certains de ces problèmes dans l'immédiat.

Ainsi la réduction de l'achalandage automobile à proximité du site serait une stratégie efficace pour diminuer la quantité de polluants affectant directement la population locale. Cette stratégie améliorerait, non seulement la qualité de l'air, mais diminuerait, de surcroît la quantité de métaux lourds se déversant et percolant dans le sol adjacent à l'autoroute.

Nous sommes opposés à tout nouveau tracé qui aurait pour conséquence de rapprocher la 720 de la zone d'implantation de ce projet. En fait, l'urgence de la reconstruction de cette portion d'autoroute n'est pas démontrée et son rapprochement serait nuisible pour la santé des futurs résidents du projet et des habitants du secteur.

Plusieurs études, tant à Montréal qu'ailleurs, confirment que les risques pour la santé augmentent d'une façon importante si les personnes demeurent à moins de 200 mètres ou, dans certaines études, à moins de 100 mètres d'une autoroute.

Parmi ces études, l'une d'entre elles, réalisée en Hollande, constatent que « le risque relatif de décès par maladie cardio-pulmonaire est de 1.95 ou près du **double**) chez les citoyens de 55 à 69 ans... [vivant à moins de 100 mètres d'une voie rapide] par rapport à ceux habitant plus loin ».<sup>1</sup>

Actuellement, la distance entre l'autoroute 720 et le terrain en question mesure environ 90 mètres (point le plus proche) et 195 mètres (point le plus éloigné).

---

<sup>1</sup> G.Hoek et coll. (2002), dans. « *Le transport urbain, une question de santé : Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise* », Montréal, AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL Direction de la santé publique, 2006.

Accessible en ligne :

<http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapportannuel2006.pdf>

Après la réfection de l'autoroute par le Ministère des Transports et le rapprochement du site prévu (entre 15 et 30 mètres vers le sud), les distances entre l'autoroute et les logements risquent d'être entre 60 et 75 mètres (point le plus proche) et entre 165 et 180 mètres (point le plus éloigné).

Audrey Smargiassi, une chercheure associée à la Direction de la Santé Publique de Montréal Centre (DSP), a confirmé, par le biais d'une étude<sup>2</sup> menée à Montréal, que le risque d'hospitalisation pour des problèmes respiratoires de personnes de 60 ans et plus augmente de **30 %** si ces personnes restent le long des artères achalandées.

Plusieurs autres études citées dans le document de la DSP constatent que « les enfants sont particulièrement vulnérables aux effets de la pollution atmosphérique par rapport aux adultes », entraînant notamment « surtout une hausse des symptômes respiratoires et asthmatiques »<sup>3</sup>.

Confrontée aux résultats de plusieurs études semblables, l'Agence de la Protection de l'Environnement de la Californie (California Environmental Protection Agency) recommande, autant que possible, d'éviter la construction des bâtiments pour certains usages, tels que les garderies, les écoles, les résidences, à moins de 152 mètres d'une autoroute avec un débit de 100 000 véhicules ou plus par jour. <sup>4</sup>Or, il y a 140 000 à 150 000 véhicules qui circulent quotidiennement sur la 720 à l'heure actuelle.

#### **Recommandations :**

**Considérant les études épidémiologiques qui démontrent un lien significatif entre la proximité des sources de pollution et l'impact négatif sur la santé des personnes vivant à proximité des autoroutes, Solidarité St-Henri recommande:**

- **Que le promoteur et le développeur intègrent, dans la construction et la gestion de ces projets, les systèmes éprouvés et spécifiquement conçus pour atténuer les impacts de la pollution d'air (particules et gaz) émanant du trafic routier.**
- **Que les développeurs de ces deux projets de construction neuve, et, ce, dans un souci de transparence et d'accès à l'information pertinente, rendent disponible aux futurs locataires et propriétaires toute information, en collaboration avec la DSP, concernant les risques pour la santé associés à vivre à proximité d'une autoroute.**

---

<sup>2</sup> « Est-ce que les personnes âgées de 60 ans et plus qui vivent sur des rues achalandées à Montréal sont plus à risque d'être hospitalisées pour des problèmes respiratoires? » Rapport -synthèse dans la série *La Prévention en Actions*, vol.8 numéro 1, mai 2005, Montréal. Direction de la santé publique.

Accessible en ligne :

<http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/synthese/rapv8n1.pdf>

<sup>3</sup> voir «*Le transport urbain, une question de santé*», p.28

<sup>4</sup> «Air Quality and Land Use Handbook : A Community Health Perspective », California Environmental Protection Agency (California Air Resources Board), April 2005.(voir sommaire exécutif et pages 1 à 10 – autoroutes)

Accessible en ligne : <http://www.arb.ca.gov/ch/handbook.pdf>

- **Finalement, Solidarité St-Henri souhaite que l'arrondissement recommande à la Ville de Montréal, de mettre sur pied un comité de recherche et de travail, en collaboration avec la DSP, pour examiner les enjeux d'aménagement et de santé liés à la construction pour usages « sensibles » (ex. CPE, écoles, habitations), et ce, dans les zones aux abords des sources importante de pollution, telles que les autoroutes, le tout avec l'objectif de revoir la réglementation.**

## **Conclusion**

Ce dossier est un bon exemple des enjeux soulevés par les contraintes d'un environnement urbain qui est davantage soumis aux impératifs du « tout à l'auto » qu'au bien-être et à la santé des populations.

Il faut repenser les moyens de transports dans le Sud-Ouest, ainsi que dans la région métropolitaine, et favoriser l'utilisation du système de transport en commun et du transport actif. Cette initiative collective assurerait l'unification des conditions gagnantes pour le redéveloppement durable de notre territoire.

Nous reconnaissons que la conjoncture actuelle à laquelle font face les développeurs à but non lucratif et les intervenants gouvernementaux est difficile. La rareté et le prix d'acquisition des terrains, les augmentations importantes des coûts de construction, les coûts élevés de décontamination et le financement inadéquat des programmes de logement social posent des défis importants quant au développement viable des projets d'habitation à coût modeste.

Mais nous croyons qu'il est possible d'imaginer de nouvelles interventions en termes financiers, réglementaires, techniques ou autres pour éviter que des logements abordables soient développés dans un milieu qui engendre des risques élevés au niveau de la santé des populations.

Les défis sont réels, les solutions pas toujours évidentes, mais nous espérons que notre intervention contribuera à faire avancer la réflexion sur ces enjeux importants.

Une ville écologique, en santé et répondant aux besoins en logement de toute sa population est non seulement atteignable, mais nécessaire pour assurer une qualité de vie aux résidents futurs et actuels de notre quartier.